Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok IX. Warszawa, 15 maja 1928 r. Nr. 10 (120).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE
POŚWIĘCONE
SPRAWOM MASZYNISTÓW
i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA
i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

W ŚLEPEJ ULICY.

Prace komisji budżetowej dobiegają końca, niedługo budżet znajdzie się w drugiem czytaniu na plenum Sejmu. Komisja w tempie pośpiesznem przedyskutowała już budżety wszystkich ministerstw, podsumowała długie kolumny cyfr, podkreśliła to i owo, tu i owdzie pozmieniała pozycje — i formalnie ukończyła już prawie w zupełności swoją pracę.

W miarę jednak jak postępowały naprzód obrady komisji atmosfera stawała się coraz to bardziej duszna, sytuacja coraz to bardziej niepewna, wzrastało zdenerwowanie całych klubów i poszczególnych posłów. Albowiem nad całą tą, początkowo spokojną, pracą komisyjną ciążyło jak zmora jedno poważne i trudne zagadnienie — zagadnienie płac pracowniczych.

Sejm zgodził się na wyodrębnienie tego zagadnienia i postanowił traktować je osobno dopiero po przedyskutowaniu poszczególnych pozycji budżetowych. Zgoda ta była nad wyraz lekkomyślną a Sejm nie prędko opamiętał się, iż w ten sposób dał się zapędzić w ślepą ulicę, że ugrzązł w trzęsawisku i że nie łatwo mu przyjdzie wybrnąć z tego trzęsawiska na stały grunt.

Problemat jest ważniejszy, niżby się napozór zdawać mogło. W grę wchodzą nie tylko interesy pracowników państwowych, w chwili obecnej bardzo poważnie zagrożone. Chodzi również o opinję parlamentu o jego dobre imię o popularność w społeczeństwie. Ta pierwsza poważna trudność, przed którą Sejm stanął zdecyduje, być może, o stosunku społeczeństwa do izb ustawodawczych, w każdym zaś razie będzie na ten stosunek miała wpływ bardzo poważny.

Rozważmy sytuację: Rząd nie wykorzystał pełnomocnictw celem przyznania pracownikom państwowym poprawy bytu. Ostatnio, w pierwszym kwartale 1928 r. przyznał im 45 proc. dodatek do uposażenia i na tem skończył. Preliminarz budżetowy zestawiono bez uwzględnienia podwyżki poborów. Rząd stanął na stanowisku, iż trwałe podwyższenie poborów wymaga trwałego pokrycia w dochodach budżetowych, a za takie trwałe pokrycie uznał tylko stworzenie nowych źródeł podatkowych. Innemi słowy postawił kwestję w ten sposób: j e ś l i S e j m c h c e p r z y z n a ć p r a c o w n i k o m p o p r a w ę b y t u, n i e c h a j u c h w a l i n o w e p o d a t k i.

Sejm nie opamiętał się z początku i dał się złapać na ten sprytnie zamaskowany haczyk. Zwłaszcza, iż w gorączkowych obradach nad prowizorjum na 2-gi kwartał 1928 r. ponowny 45 proc. dodatek przeszedł gładko i bez sprzeciwu ze strony Rządu. Równocześnie Sejm, znowu lekkomyślnie, przyznał Rządowi kredyty na inwestycje w sumie około 80 miljonów i w ten sposób wydatkował całą rozporządzalną rezerwę skarbową.

Gdy rozpoczęły się obrady nad budżetem komisja budżetowa postanowiła wyeliminować podwyżkę uposażeń z dyskusji nad budżetami poszczególnych Ministerstw, obiecując powrócić do tej sprawy na końcu i załatwić ją łącznie z projektami podatkowemi, które Rząd miał przedłożyć. Trudno wyobrazić sobie większą nieopatrzność. Komisja działa tak, jak gdyby było pewnem, że Rząd na czas projekty przedłoży a — co ważniejsze—jak gdyby było pewnem, że projekty te znajdą większość w Sejmie i uchwalone będą do lipca 1928 r. To też nie krępowała się wcale względem na podwyżkę poborów, lecz rozporządzalne dochody wydatkowała na rozmaite piękne i pożyteczne cele. A gdy pokazało się, że projekty podatkowe nadeszły późno, budzą wiele zastrzeżeń, nie mogą liczyć na przyjęcie w formie obecnej, nie będą uchwalone przed ferjami i wówczas dopiero opamiętała się i zrozumiała, że Sejm znalazł się w sytuacji niemal bez wyjścia.

Zaczęły się mnożyć oznaki zdenerwowania — a sprawca tego wszystkiego — Rząd z powagą — niewiadomo— szczerą, czy udaną, powtarzał swoją sakramentalną formułę o konieczności pokrycia podwyżki uposażeń z nowych podatków.

Czy stanowisko to jest słusznem? Bynajmniej, i trudno przypuścić, aby Rząd o tem nie wiedział. Oto budżet obecny jest wyższy od poprzedniego o około pół miljarda. Na nadwyżkę dochodów składają się zwiększone dochody z podatków i monopolów, oraz zwiększone dopłaty od przedsiębiorstw przemysłowych. Olbrzymia większość tych wyższych dochodów posiada niewątpliwie c e c h ę t r w a ł o ś c i. Taki charakter mają zwiększone dochody z podatków preliminowane z wielką, a nawet przesadną ostrożnością, gdyż zawdzięczają swój wzrost postępującej technice wymiarowej, i usprawnieniu aparatu podatkowego, a stosunkowo w małym stopniu zależne są od przypadkowej konjunktury gospodarczej. Taki sam charakter posiadają zwiększone dochody z monopolów, gdyż opierają się przedewszystkiem na usprawnieniu gospodarki monopolowej. Niewątpliwie trwałego charakteru są dochody z majątków i lasów państwowych, a również i dochody z przedsiębiorstwa kolejowego, aczkolwiek w większym nieco stopniu uzależnione od konjunktury, mają wyraźną cechę trwałości.

Zwiększenie dochodu o charakterze trwałym i od konjunktury niezależnym można bardzo ostrożnie i z przesadnym pesymizmem ocenić conajmniej na 400 miljonów złotych. Zaledwie połowa tej sumy potrzebna jest na minimalną i niezbędnie konieczną poprawę bytu pracowników państwowych. A zatem w świetle poglądów Rządu, który stale podkreślał konieczność oparcia stałej podwyżki płac na trwałych dochodach, nic absolutnie nie stało na przeszkodzie, aby w ramach dochodów. opartych na istniejących źródłach, uwzględnić poprawę bytu pracowników, nic absolutnie nie zmuszało do szukania nowych źródeł podatkowych na ten cel i do wiązania podwyżki poborów z podwyższeniem podatków.

Konstatujemy, iż Rząd mógł bez obawy o równowagę budżetu uwzględnić poprawę bytu pracowników. Mógł, ale nie chciał.

Wolał zwiększone dochody obrócić na inwestycje, tudzież na mnożenie wydatków o bardzo wątpliwej wartości i uzasadnieniu.

Zawrotne sumy inwestycyj, przewidziane w budżecie, budzą wręcz niesamowite wrażenie. Samo min. komunikacji wykazuje w jawnych i ukrytych wydatkach inwestycyjnych zgórą 300 miljonów; około 100 miljonów wyłowić się daje z innych resortów. 26.000.000 funduszów dyspozycyjnych, kolosalne zwyżki w tak zw. wydatkach rzeczowo - admnistracyjnych — oto cele, na które Rząd przeznaczył zwiększone dochody. Rezerwy skarbowe poszły również na inwestycje bądź to w ustawie o inwestycjach z 31 marca, bądź (jak w min. komunikacji) w normalnym budżecie. Poszły mimo, iż jest rzeczą udowodnioną i bezsporną, że źródłem rezerw skarbowych za lata ubiegłe jest niedociągnięcie wydatków osobowych do normy, zgodnej ze sprawiedliwością, a choćby tylko do normy wzrostu innych wydatków skarbowych.

Zatem na naszych interesach i na naszej nędzy, na naszych wyrzeczeniach i na naszej abnegacji poczyniono oszczędności, naszą wytężoną i pełną poświęcenia pracą zdobyto nowe, trwałe i zwiększone dochody. Ale nie dla nas je przeznaczono. Nam kazano czekać na nowe podatki.

Trudno w ramach tego artykułu zgłębić zagadnienie reformy podatkowej. Jest ona konieczna, a wnioski rządowe częściowo słuszne, zwłaszcza o ile chodzi o zwiększenie podatków z rolnictwa. Ale nie w tem tkwi sedno zagadnienia. Rzeczą najważniejszą i najświetniejszą, a najgroźniejszą zarazem jest niesłychanie dotkliwe i uszczypliwe powiązanie tych spraw z podwyżką uposażeń. W ten sposób rząd postawił Sejmowi i społeczeństwu zagadnienie naprawdę złośliwe: Chcecie coś dać pracownikowi—opodatkujcie się na to specjalnie. Jest to niewątpliwie świadome, czy też nieświadome budzenie nienawiści społecznej. Nie jest wykluczone, że chłopi będą kłonicami bili urzędników, na których muszą płacić podatki.

A przecież to jest jaskrawe fałszowanie rzeczywistości. Przecież podatki celowe są nonsensem, gdyż wszystkie wydatki państwowe pokrywa się z jednego źródła. A jeśli już Rząd, w myśl teorji, która zbankrutowała lat temu 100 — chciał wprowadzić celowy podatek, pytamy, dlaczego nie przeznaczył tego podatku na budowę dróg, czy inwestycje kolejowe, dlaczego nie przeznaczył go na fundusze dyspozycyjne dla pp. ministrów, tylko akuratnie, właśnie na nasze pobory. Z rezerw, uzyskanych na naszej nędzy, buduje się drogi, sypie się miljonami na wychowanie fizyczne, na wojsko, na lotnictwo, na remuneracje, na drogi, na koleje węglowe i t. d., a nowe podatki — to na urzędników.

Historja pamięta, historja notuje. Przyjdzie czas, gdy ta pozycja policzona będzie Rządowi obecnemu na właściwem koncie.

Tymczasem sytuacja staje się z każdym dniem coraz to poważniejsza. W chwili, gdy piszemy te słowa, ważą się losy ustaw podatkowych, wniesionych do Sejmu. Ujawniła się przeciwko nim bardzo ostra opozycja, zmierzająca do utrącenia ich już w pierwszem czytaniu i to opozycja słuszna, gdyż podatki są niesprawiedliwe i obciążają obszarników kosztem małorolnych. W najlepszym razie projekty zostaną odesłane do komisji — a niema nadziei, aby je uchwalono przed Nowy Rokiem. Pięknie podsumowane cyfry budżetu nie zawierają pozycyj na podwyżkę uposażeń pracowniczych.

Co z tego wyniknie, jaki będzie efekt? Na razie nie wiadomo. W każdym razie zbliżają się chwile ciężkie i nie jest wykluczone, że pracownicy państwowi w obronie swej zagrożonej egzystencji, chwycić się będą musieli środków innych, aniżeli stosowane dotychczas.

Musi się przecież znaleźć wyjście z tej ślepej ulicy.

Działalność Prezydjum Z. Z. M. w związku z obradami nad budżetem.

Olbrzymie znaczenie budżetu dla interesów pracowniczych skłoniło Prezydjum do energicznej interwencji w sprawach budżetowych na terenie sejmowym. Korzystaliśmy w tym względzie w pełni z poparcia, zapewnionego nam w czasie akcji wyborczej przez Polską Partję Socjalistyczną, do której zwróciliśmy się obecnie z prośbą o obronę naszych postulatów. Klubowi P. P. S. — przedłożyliśmy nasze uwagi dotyczące budżetu M. K. tudzież projekt proponowanych przez nas rezolucyj.

Poniżej podajemy do wiadomości naszych czytelników pełne materjały dotyczące tej sprawy. Oczywiście w wypracowaniu przeznaczonem do dyskusji w komisjach i plenum Sejmu uwzględnić mogliśmy jedynie problematy o znaczeniu **zasadniczem,** natomiast zmuszeni byliśmy pominąć zagadnienia drugorzędne, zwłaszcza zaś takie, które dadzą się załatwić drogą bezpośrednich pertraktacyj z M. K. bez potrzeby uciekania się do interwencji ciał ustawodawczych.

Poglądowi naszemu na całokształt i konstrukcję budżetu M. K. daliśmy wyraz w dłuższych ustnych konferencjach z referentem tegoż budżetu pos. K. Kaczanowskim. W materjałach zgłoszonych w Z. P. P. S. uwzględniliśmy z zagadnień ogólnych tylko najważniejsze, natomiast szczegółowo omówiliśmy postulaty obchodzące wyłącznie drużyny parowozowe.

W szczególności osobny problemat stanowi podwyżka poborów zasadniczych, względnie wydanie nowych przepisów uposażeniowych. Problemat ten stanowi jedno z najważniejszych zagadnień politycznych i gospodarczych chwili obecnej i traktowany jest przez Sejm odrębnie. Poglądom naszym na to zagadnienie dawaliśmy wyraz niejednokrotnie na łamach naszego czasopisma i omawiamy je ponownie w artykule wstępnym niniejszego numeru. Z tych względów, przedewszystkiem zaś dlatego, iż Sejm zgodził się na osobne traktowanie tego zagadnienia nie zajmowaliśmy się niem w treści naszych pism umieszczonych poniżej a starania nasze w tej sprawie prowadziliśmy odrębnie.

PISMO DO KLUBU PARLAMENTARNEGO P. P. S.

Do

Prezydjum Z. P. P. S.

w/m.

Powołując się na pismo Centralnego Komitetu Wykonawczego Polskiej Partji Socjalistycznej z dnia 16 lutego 1928 roku Nr. 8590, mamy zaszczyt prosić uprzejmie o poparcie postulatów naszego Związku przy uchwalaniu ustawy skarbowej tudzież preliminarza budżetowego na rok budżetowy 1928/9.

W szczególności prosimy o poparcie rezolucyj, których projekt załączamy przy piśmie niniejszem.

Nadmieniamy, iż całokształt naszych poglądów na budżet Ministerstwa Komunikacji mieliśmy sposobność przedstawić referentowi budżetu Ministerstwa Komunikacji p. Posłowi Kazimierzowi Kaczanowskiemu. Ponadto o niektórych postulatach o charakterze prawniczym poinformowaliśmy p. Posła H. Liebermana, który broniąc stale członków naszych przez Sądami zwykłemi i Najwyższym Trybunałem Administracyjnym najlepiej jest o ich treści poinformowany. Obaj ci Panowie Posłowie obiecali w miarę możności poprzeć nasze postulaty.

W głębokiem przekonaniu, iż Z. P. P. S. nie odmówi postulatom naszym pełnego i zdecydowanego poparcia, prosimy Szanowne Prezydjum o zapoznanie Członków Klubu z ich treścią i wydanie stosownych zarządzeń.

Z wyrazami poważania

Sekretarz Zw.: Prezes Zw.:
(—) SIADAK. (—) BORKOWSKI.

Pismo do referenta budżetu M. K. posła K. Kaczanowskiego.

Do

P. Posła Kazimierza Kaczanowskiego w/m.

Powołując się na treść rozmowy p. D-ra Żuniaka z Szan. tow. Posłem na temat preliminarza budżetowego Ministerstwa Komunikacji i Przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe mamy zaszczyt zwrócić się niniejszem do Szan. Posła, jako referenta Budżetu Min. Kom., z prośbą o rozważenie i uwzględnienie następujących postulatów dotyczących Rozdz. 4 B preliminarza budżetowego przeds. P. K. P.:

1) Ilość etatów 8-ej grupy uposażeniowej na omawiany rozdział budżetu wynosiła w roku budżetowym 1927/28 1852, zaś na rok budżetowy 1928/29 M. K. preliminuje tylko 1788, zmniejsza zatem ilość maszynistów I-ej klasy o 64. Dzieje się to w chwili, gdy stosownie do załącznika 9) do budżetu tegoż Ministerstwa przewiduje się przebieg pociągów kurjerskich, pośpiesznych i osobowych na 49.300, podczas gdy w budżecie na rok 1927/28 załącznik Nr. 7 przewidywano przebieg takich pociągów tylko na 45.000. Zatem przy wzmożeniu ruchu pociągów, które według obowiązujących przepisów powinny być obsługiwane przez masz. I-ej klasy o około 10 proc., redukuje się ilość etatów o 3,3 proc. Efekt takiego stanu rzeczy dla służby parowozowej byłby oczywiście fatalny. Oznacza to bowiem zupełne zahamowanie awansów tak, iż maszyniści II-ej kl. mimo wielką ilość lat służby i mimo to, iż prowadzą pociągi pośpieszne i osobowe na głównych linjach nie będą mogli doczekać się zasłużonych awansów, a co zatem idzie i poprawy bytu.

Przy tej sposobności zwracamy uwagę na tendencję ujawniającą się we wszystkich niemal rozdziałach budżetu Ministerstwa Komunikacji, a polegającą na dążeniu aby w służbie wykonawczej skreślić możliwie jaknajwiększą ilość etatów wyższych grup uposażenia, zaś potrzebom wzmożonego ruchu sprostać przy pomocy jaknajtaniej płatnych pracowników. I tak naprzykład w służbie parowozowej najwięcej etatów dodano w grupie X-ej, a więc w tej grupie, w której znajdują się najniżej płatni pracownicy, mający prawo samodzielnego kierowania parowozem.

2) Pozycja na umundurowanie dla służby parowozowej, która w budżecie na rok 1927/8 wynosiła Zł. 1.060.000.— wynosi w preliminarzu na rok 1928/29 zaledwie sumę—815.000 Zł., została zmniejszona zatem o Zł. 245.000 Zachodzi przypuszczenie, iż preliminowana na rok ubiegły suma nie została wydatkowana i że Ministerstwo Komunikacji nie zamierza także i w roku bieżącym uwzględnić słusznych żądań drużyn parowozowych, które domagają się przyznania im pełnego umundurowania. Ten postulat jest ze wszechmiar uzasadniony tak ze względu na tradycję przyjętą w b. państwach zaborczych jak też i ze względu na to, że we wszystkich państwach na zachodzie Europy służba parowozowa posiada mundury. Wygląd polskiego maszynisty, który nie posiada środków, aby sobie sprawić umundurowanie na własny koszt, jest istotnie politowania godny, co kompromituje kolejnictwo polskie. Potrzebne na ten cel fundusze są tak nikłe, iż uwzględnienie tego postulatu w niczem nie zagraża równowadze budżetowej, ani nie odbije się w najmniejszym stopniu na wynikach eksploatacyjnych kolei. Zauważamy przytem, że nprz.: dla służby warsztatowej na kredytach osobowych na ogólną liczbę 2.356 etatów—kredyt na umundurowanie wynosi 851.000 zł., zaś dla służby parowozowej na ogólną liczbę 14.279 etatów zaledwie 815.000 zł.

3) Norma rozchodu paliwa zmniejszona została z 67,7 kg. węgla dąbrowskiego na 1.000 brutto tonno-kilometrów — na 63,655 kg. na tąż samą ilość brutto tonno-kilom. Brak nam jest podstaw do obliczenia czy preliminowana przez Ministerstwo Komunikacji norma jest istotnie odpowiednia i czy oparta jest na słusznych przewidywaniach. Podkreślamy jednak z naciskiem, iż obniżając normę pozostawiono dotychczasową stawkę premjową, a mianowicie po 2 zł. 20 gr. na 100 parowozo-kilometrów. Zdaniem naszem, zmniejszając normę o około 5 proc. należało przynajmniej w tym stosunku podwyższyć stawkę premjową.

4) Kredyt na godzinowo-kilometrowe podwyższony został o około 10%, co odpowiada przyznanym ostatnio podwyżkom tego dodatku. Ministerstwo Komunikacji uzasadniło ostatnią podwyżkę godzinowego i kilometrowego zwyżką uposażenia zasadniczego o 10% począwszy od stycznia r. 1927, względnie od listopada 1926 r. Tymczasem uposażenie zasadnicze wzrosło o dalszych 15% i nie ulega wątpliwości, że ta zasadnicza zwyżka utrzyma się na stałe. Liczyć się należy zatem z koniecznością dalszego podwyższenia godzinowego i kilometrowego o owe 15 proc. (co jest podwyżką oczywiście minimalną bez uwzględnienia dalszego wzrostu drożyzny, która tymczasem stale postępuje naprzód), a zatem z koniecznością wstawienia w § 1 a) poz. 5 sumy około 4.500.000 zł.

5) Normy rozchodu smarów są stanowczo zamałe. Dotychczasowa praktyka wskazuje, iż maszyniści bezwarunkowo nie mogą prowadzić parowozów przy tej ilości smarów, jaką im Ministerstwo Komunikacji wyznacza, wskutek czego pociągani są do odpowiedzialności materjalnej za t. zw. przesmary. Pociąga to za sobą zmniejszenie premji węglowej, a w ten dowcipny sposób Ministerstwo pokrywa wydatki na smary z wynagrodzenia premjowego maszynistów. Zwiększenie normy smarów, a co zatem idzie podwyższenie na ten cel kredytów, uważamy za rzecz nieodzowną.

Ograniczając się w chwili obecnej wyłącznie do tych kilku punktów, dotyczących wprost i bezpośrednio służby parowozowej, pośpieszamy zawiadomić Szan. P. Posła, iż w dniach najbliższych zakomunikujemy uwagi nasze do całokształtu budżetu.

Prosimy Was bardzo usilnie o przychylne ustosunkowanie się do przedłożonych powyżej postulatów, tudzież o stanowcze, wyraźne i publiczne ich poparcie. Z podobną prośbą zwrócimy się w dniach najbliższych do Z. P. P. S. spodziewając się, iż klub ten, mając na uwadze stanowcze i zdecydowane poparcie, udzielone mu przez Związek Maszynistów w czasie akcji wyborczej, zechce skromne nasze postulaty uznać za swoje i bronić ich na terenie Sejmu i Senatu.

Z koleżeńskiem pozdrowieniem

Sekretarz Zw.: Prezes Zw.:
(—) SIADAK. (—) BORKOWSKI.

UWAGI

do budżetu Ministerstwa Komunikacji na rok budżetowy 1928/9 (Dział A Preliminarza część XI. Ministerstwa Komunikacji, Dział B część XI ogólny plan finansowo-gospodarczy Ministerstwa Komunikacji) **z punktu widzenia potrzeb i interesów maszynistów kolejowych.**

Dział A budżetu. Ministerstwa Komunikacji. Wydatki § 1 Uposażenie. Administracja ogólna przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe prowadzona przez Ministerstwo Komunikacji tudzież nadzór ogólny nad działalnością władz i urzędów kolejowych wykazuje bardzo poważne braki, między innymi także z punktu widzenia praw i interesów pracowników kolejowych. Ministerstwo Komunikacji nie zdobyło się dotąd na ujednostajnienie przepisów prawnych normujących prawa i obowiązki służbowe funkcjonarjuszów kolejowych. Do najbardziej rażących braków i niedomagań należy zaliczyć:

Przepisy służbowe. Na terenie Dyrekcyj Kolei Państwowych w Warszawie i w Radomiu stosują władze kolejowe wobec pracowników t. zw. „Tymczasowe Przepisy służbowe b. drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej". Przepisy te wprowadziło swego czasu Ministerstwo Komunikacji drogą telegraficznego zarządzenia, co niewątpliwie uważać należy za okoliczność skandaliczną w praworządnem Państwie. Przepisy te nie miały nigdy charakteru obowiązujących przepisów b. państwa zaborczego, odnosiły się do pracowników kolei prywatnej i wygrzebane zostały przez M. K. z niewiadomych powodów oraz najzupełniej bezpodstawnie.

Skandaliczność tej okoliczności powiększa fakt, iż przez ogłoszenie tych przepisów Ministerstwo Komunikacji usiłowało przekreślić postanowienia obowiązującej ustawy, a mianowicie Reskryptu Rady Regencyjnej z dn. 11.VI.1918 r. Dziennik Praw Królestwa Polskiego Nr. 6 poz. 13, i w praktyce dzięki zatajeniu mocy obowiązującej tych przepisów oraz dzięki temu, iż przepisy te pracownikom kolejowym dotąd nie zostały ogłoszone — cel swój osiągnęło. W ostatnich czasach spotykamy coprawda rzadziej powoływanie się na te przepisy, mimo to jednak Ministerstwo Komunikacji dotąd nie ogłosiło wyraźnie, iż przepisy te nie obowiązują, nie ogłosiło treści wspomnianego wyżej reskryptu Rady Regencyjnej i dotąd w wielu wypadkach postanowienia tegoż reskryptu sabotuje.

Przepisy Landsberga. W Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie wydał swego czasu

tamtejszy Prezes Dyrekcji, Landsberg na własną rękę przepisy służbowe dla pracowników kolejowych, przepisy z których wynikają prawa i obowiązki dla obywateli Państwa Polskiego, które normują stosunek służbowy pracowników państwowych. Uczynił to oczywiście wbrew obowiązującym postanowieniom konstytucji na własną rękę i bez należytych upoważnień. Mimo to Ministerstwo Komunikacji nie wkroczyło w tę sprawę i w praktyce te przepisy, znane pod nazwą „pragmatyki Landsberga“ są dotąd w Dyrekcji Wileńskiej stosowane. Treść tych przepisów jest skandaliczna i dla pracowników wysoce krzywdząca. Na ich podstawie w słynnej erze redukcji, która miała miejsce w r. 1922 — 3 — 4 zwolniono bezprawnie i bezapelacyjnie setki pracowników, olbrzymią ich liczbę zdegradowano, bądź też pozbawiono stanowisk etatowych i mimo wyraźnego braku uzasadnienia pod względem prawnym nie sposób jest uzyskać dla tych pracowników przywrócenia zabranych im samowolnie uprawnień. Na to wszystko Ministerstwo Komunikacji patrzy obojętnie, dotąd nie zdobyło się na ogłoszenie wyraźne, iż owe przepisy nie mają żadnej mocy obowiązującej i dotąd nie poinformowało pracowników w drodze oficjalnej jakie przepisy normują ich prawa i obowiązki na tym terytorjum. W tych warunkach administracja spraw personalnych przedstawia istotnie skandaliczny obraz najdalej idącej dowolności w postępowaniu z pracownikami.

Samowola Dyrekcyj. Jest rzeczą notorycznie znaną, iż Ministerstwo Komunikacji posiada bardzo mało wpływu na działalność poszczególnych Dyrekcji Kolei Państwowych i to do tego stopnia, iż poszczególne Dyrekcje stale i systematycznie sabotują obowiązujące rozporzdzenia M. K., zwłaszcza dotyczące praw i obowiązków pracowników kolejowych, ilekroć tylko jakiś Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych, względnie nawet niżsi funkcjonarjusze administracji kolejowej nie zgadzają się z treścią, czy intencją tych przepisów. Znaną jest naprzykład samowolna gospodarka etatowa prowadzona przez Dyrekcje samodzielnie tak, że samo Ministerstwo Komunikacji nie orjentuje się, ile etatów istotnie jest obsadzonych i jakie interkalarja uzyskują Dyrekcje w swoich budżetach. Ostatnio znanym jest fakt, iż jeden z Prezesów Dyrekcji Kolei (inżynier Staszewski — Wilno) od dwóch lat nie chce przystosować się do obowiązujących przepisów ministerjalnych, dotyczących sposobu formowania listy starszeństwa dla maszynistów i mimo wielokrotnych upomnień ze strony Ministerstwa dotąd nie usłuchał rozkazu, lecz formuje u siebie listę według przez siebie wymyślonych zasad wyraźnie z instrukcjami ministerjalnemi sprzecznych.

ORZECZNICTWO DYSCYPLINARNE.

Postępowanie dyscyplinarne wobec pracowników kolejowych w Dyrekcjach Warszawskiej i Radomskiej, opiera się na wydanych przez Ministerstwo Komunikacji, względnie przez poszczególne Dyrekcje przepisach, których treść sprzeczną jest z postanowieniami Reskryptu Rady Regencyjnej z dn. 11. VI. 1918 r. W tej dziedzinie Ministerstwo opiera się na „Tymczasowych Przepisach b. drogi warszawsko-wiedeńskiej“, o których mowa była poprzednio i mimo to, że przepisy te nie obowiązują, Ministerstwo przeprowadziło ich nowelizację. W ten sposób znowelizowane a nieobowiązujące przepisy, dotyczące postępowania dyscyplinarnego, sprzeczne są wyraźnie naprzykład z art. 38 „Tymczasowych Przepisów służbowych dla urzędników państwowych“ zawartych we wspomniane już kilkakrotnie Reskrypcie Rady Regencyjnej. I tak Ministerstwo nie dopuszcza do obrony przed Komisjami Dyscyplinarnemi w niższych instancjach adwokatów, lecz dozwala wyłącznie na obronę przez kolegów zawodowych. W Wyższej Komisji Dyscyplinarnej, urzędującej przy MK. obrona została wogóle wykluczona wbrew postanowieniom wspomnianego wyżej art. 38. Nic też dziwnego, iż poziom orzecznictwa dyscyplinarnego w pierwszej instancji na terenie tych dwóch Dyrekcyj jest fatalny. Zgwałcenie przepisów jest w tych warunkach na porządku dziennym. Komisje Dyscyplinarne orzekają wyłącznie na podstawie materjału zawartego w aktach dochodzeń przygotowawczych. W motywach wyroków powołują się na zeznania świadków, których Komisja nie przesłuchiwała, z reguły nie podają przepisów, za których przekroczenie nakładają na pracowników kary, a sama rozprawa przed Komisją Dyscyplinarną prowadzona jest z pominięciem wszelkich formalności ustalonych w obowiązujących przepisach. Tak samo, a nawet gorzej dzieje się w Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie, gdzie Komisje Dyscyplinarne działają na podstawie wspomnianych przepisów Landsberga. Przy tem wszystkiem wspomniane Komisje odznaczają się wyjątkową srogością i za byle drobne uchybienie przepisom, za które na terenie byłego zaboru austrjackiego lub pruskiego spotyka pracownika drobna grzywna pieniężna — Komisje Dyscyplinarne byłego zaboru rosyjskiego nakładają surowe kary, z których najlżejszą jest bezterminowa degradacja do niższej grupy uposażenia. Temu stanowi rzeczy nie przeciwdziała należycie Wyższa Komisja Dyscyplinarna, która sądzi bez udziału oskarżonego, względnie jego obrońcy sposobem tajnym i czysto familijnym. Pisemne rekursy wnoszone przez pracowników nie są, jak się zdaje, rozpatrywane należycie, gdyż większość wyroków Wyższej Komisji Dyscyplinarnej zawiera jedynie stereotypową formułę, iż pracownik nie przedłożył nowych dowodów, nieznanych pierwszej instancji. Zawarte w rekursach zarzuty, dotyczące fałszywego zastosowania obowiązujących przepisów braku uzasadnienia, względnie uchybień natury proceduralnej, nie są widocznie rozpatrywane, gdyż Wyższa Komisja Dyscyplinarna w wyrokach swoich nie uważa za stosowne rozprawić się z temi zarzutami.

ZARZĄDZENIA I ORZECZENIA W SPRAWACH PRAGMATYCZNYCH I EMERYTALNYCH.

Ministerstwo Komunikacji nie nadzoruje należycie Dyrekcyj Kolei Państawowych w ich zarządzeniach odnośnie do spraw pragmatycznych i emerytalnych. Poziom orzecznictwa M. K. w tych sprawach jest katastrofalnie niski, czego najlepszym dowodem jest okoliczność, iż Ministerstwo przegrywa w Najwyższym Trybunale Administracyjnym olbrzymi procent skierowanych przeciwko sobie skarg. Dyrekcje Kolei Państwowych dopuszczają się często, czy to ze złej woli, czy też z nieznajomości względnie fałszywej interpretacji obowiązującego prawa wyraźnych nadużyć w stosunku do pracowników. Rekursy wnoszone do M. K. przeciwko takim bezprawnym zarządzeniom Dyrekcyj rozpatrywane są przez pomocnicze siły biurowe, skutkiem czego Ministerstwo zatwierdza bezprawia popełniane przez Dyrekcje. Jeżeli pracownik nie pouczony należycie o przysługujących mu prawach uchybi jakiemuś terminowi i naprzykład wniesie skargę do Najwyższego Trybunału po upływie dni 60-iu, wówczas Ministerstwo mimo jaskrawie wyraźnego nadużycia zasłania się brakiem formalnych wymogów skargi i najbardziej słusznemu żądaniu pracownika odmawia. Jako dowód posłużyć mogą następujące sprawy: sprawa Mieczysława Mojżycha, maszynisty parowozowni Piotrków, któremu Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie odmówiła emerytury wbrew postanowieniom art. 9 ust. 1 ustaw emerytalnej, a Ministerstwo bezprawne to zarządzenie zatwierdziło. Przeciwko skardze tegoż Mojzycha wniesionej do Najwyższego Trybunału Administracyjnego Ministerstwo zasłoniło się przekroczeniem prekluzyjnego terminu.

Sprawa wdowy Adeli Hryniewiczowej, której Dyrekcja Wileńska odmówiła pensji wdowiej na tej zasadzie, iż zawarła małżeństwo po roku 1917, a Ministerstwo Komunikacji to zarządzenie absurdalne w swoim uzasadnieniu prawnem zatwierdziło.

Pozatem bardzo częste są wypadki w których Ministerstwo pomija milczeniem nadsyłane sobie prośby i rekursy i nie odpowiada na nie czestokroć po kilka lat, uniemożliwiając w ten sposób pokrzywdzonym pracownikom dochodzenie swoich praw. Jako dowód służyć może sprawa 11 stałych pracowników warsztatów Warszawa - Wschodnia zwolnionych w roku 1921, którzy na liczne swoje pisma i podania dotąd nie otrzymali z Ministerstwa Komunikacji odpowiedzi.

Przytoczone tutaj przykładowo wypadki są oczywiście jednemi z wielu, a w ten sposób praworządność w stosunkach służbowych pracowników kolejowych z winy Ministerstwa Komunikacji znajduje się pod bardzo poważnym znakiem zapytania. Ministerstwo nie pilnuje również wykonywania formalnych przepisów, zawartych w obowiązujących ustawach przez podległe sobie władze. Naprzykład przenoszenie w stan spoczynku odbywa się najczęściej bez zachowania przepisów art. 32 ustawy emerytalnej. Dotąd trafiają się zwolnienia pracowników chorych na zasadzie art. 98 ustawy emerytalnej który po artykuł do pracowników kolejowych zupełnie nie może mieć zastosowania i t. d.

NIERÓWNOMIERNOŚĆ PRAW EMERYTALNYCH.

Po wydaniu przepisów emerytalnych dla pracowników nieetatowych, wytworzyła się w kolejnictwie sytuacja wręcz absurdalna. I tak: pracownik nieetatowy, który przesłużył pewną ilość lat i z tego powodu nabył prawa emerytalne, traci te prawa natychmiast skoro tylko awansowany zostanie na pracownika etatowego i musi odczekać od chwili otrzymania etatu znowu conajmniej

lat pięć względnie dziesięć, aby nabył prawa emerytalne z ustawy z dnia 11.XII.1923 r. Nieetatowemu pomocnikowi maszynisty liczy się każdy rok służby półtorakrotnie, a etatowemu maszyniście jeżdżącemu na tym samym parowozie zalicza się dopiero jedenasty rok za 14 miesięcy i t. p. Wszystko to pochodzi stąd, iż Ministerstwo Komunikacji dotąd nie znowelizowało przepisów emerytalnych dla etatowych względnie nie wprowadziło dla nich nowych przepisów mimo, iż to jest bezwzględnie i natychmiastowo konieczne. W ogólności uporządkowanie przepisów personalnych, które leżało w zakresie najpilniejszych obowiązków Ministerstwa nie zostało dotąd wykonane, chociaż Rząd nieomal przez przeciąg lat dwóch miał prawo dekretowania tych spraw.

Dział B Ministerstwo Komunikacji — rozchody — rozdział IV B § 1 — uposażenie służby parowozowej.

Ilość etatów 8-ej grupy uposażeniowej na rozdział IV B Ministerstwa Komunikacji wynosiła w roku budżetowym 1927/8 — 1.852, zaś na rok budżetowy 1928/9 Ministerstwo preliminuje tylko 1788 etatów, zmniejsza zatem ilość maszynistów w tej grupie uposażenia o 64. Zauważyć należy ponadto, iż z ustalonej budżetem na rok ubiegły ilości etatów w tej grupie bardzo duży procent był niewykorzystany i tak naprzykład w jednej Dyrekcji Radomskiej różnica między ilością etatów preliminowanych a faktycznie obsadzonych wynosiła około 50 . Równocześnie Ministerstwo przewiduje zwiększony przebieg pociągów kurjerskich i osobowych o około 10 prc. w stosunku do ubiegłego roku budżetowego.

Ponieważ, stosownie do obowiązujących przepisów, ilość preliminowanych etatów 8-ej grupy uposażeniowej zależy od ilości przewidywanych przebiegów pociągów kurjerskich pośpiesznych i osobowych, przeto ilość etatów w tej grupie w związku z przewidywanym zwiększeniem przebiegów winna być podwyższona, nie zaś zmniejszona. Ponadto same przebiegi obliczane są w sposób niezgodny z obowiązującemi zasadami prawa. Dyrekcje usiłują wykonać pracę przy pomocy jaknajszczuplejszej liczby pracowników, wobec czego stosują obsadę parowozów przez jedną tyko drużynę, skracając do ostatnich granic czas wypoczynku dla drużyn parowozowych, gwałcą systematycznie przepisy o czasie pracy i w ten sposób z pogwałceniem praw pracowniczych zyskują oszczędności budżetowe, a w szczególności obniżają ilość etatów w najwyższej grupie uposażeniowej do której dojść może maszynista. Efekt tego stanu rzeczy dla służby parowozowej jest oczywiście fatalny, oznacza bowiem zupełne zahamowanie awansów, tak, iż maszyniści II klasy, mimo, iż posiadają wszelkie warunki, od szeregu lat nie mogą doczekać się zasłużonego awansu. Cierpi na tem niemniej i bezpieczeństwo ruchu, ponieważ pociągi prowadzone są przez maszynistów, którym nie użycza się należytego odpoczynku. O rozmiarach w jakich gwałcone są postanowienia o czasie pracy nie wie nawet Ministerstwo, gdyż poszczególne Dyrekcje na własną rękę skracają wszelkiemi sposobami odpoczynek maszynistów. Do czasu pracy nie są wliczane naprzykład godziny spędzone rzeczywiście przy odbieraniu i oddawaniu parowozu.

Do oficjalnych książeczek sznurowych, które w razie wypadku stanowią w sądzie dokument dowodowy, mający świadczyć o prawdziwym czasie odpoczynku drużyny parowozowej wpisuje się również czas nabierania węgla, oczekiwania z parowozem na wpuszczenie do parowozowni i t. p. tak. iż faktyczny odpoczynek trwa zawsze o kilka godzin krócej, aniżeli to zostało odnotowane. Z całej polityki etatowej M. K. w rozdziale IV B budżetu wynika jasna tendencja do obsadzenia stanowisk maszynistowskich najniżej płatnymi pracownikami z tych, którzy posiadają prawo samodzielnego kierowania parowozem. I tak naprzykład w roku bieżącym, ze względu na wzmożony ruch, zwiększono o 212 ilość etatów pomocników maszynistów I kl. podczas gdy, jak to wskazano wyżej, ilość maszynistów I kl. została zmniejszona o 64. Nie ulega wątpliwości, iż nawet po ogólnem zwiększeniu ilości etatów w myśl propozycyj M. K. będzie można sprostać wzmożonemu ruchowi jedynie za cenę systematycznego gwałcenia przepisów o czasie pracy. Wobec powyższego konieczne jest podwyższenie liczby etatów w 8-ej grupie uposażeniowej na omawiany rozdział, conajmniej o 10 proc. a więc o taki procent, o jaki zwiększyć się mają przebiegi pociągów kurjerskich, pośpiesznych i osobowych, tudzież obsadzenie wszystkich tych etatów i zakazanie Dyrekcjom utrzymywania nadmiernych interkalaryj.

Rozdział IV B § 1a, poz. 3 umundurowanie.

Pozycja na umundurowanie dla służby parowozowej wynosiła w budżecie na rok 1927/28 1.060.000. Jest to niewątpliwie suma wystarczająca na opłacenie kosztów pełnego umundurowania maszynistów łącznie z dostarczeniem im butów filcowych, kożuchów i t. p. Mimo to jednak w ciągu roku budżetowego Ministerstwo odmawiało stale przyznania maszynistom pełnego umundurowania, a więc bluzy, spodni i płaszcza mundurowego. Skutkiem braku umundurowania wygląd polskiego maszynisty jest istotnie politowania godny. Nie posiadając munduru ubiera się do służby w najbardziej zniszczone własne ubranie, wdziewa na to ubranie drelichowy kitel wysmarowany oczywiście oliwą, sadzą i t p. Kompromituje to kolejnictwo polskie, gdyż wbrew zdaniu Ministerstwa Komunikacji maszynista nie może się ukryć przed okiem publiczności. Zwłaszcza publiczność zagraniczna z podziwem patrzy na ten stan rzeczy niespotykany w kulturalnych państwach. Zamiast jednak spełnić słuszne żądania maszynistów Ministerstwo uznało za stosowne zmniejszyć na rok bieżący kredyty na umundurowanie do 815.000 zł. Podwyższenie tej sumy do takiej wysokości któraby wystarczała na przyznanie maszynistom pełnego umundurowania jest rzeczą konieczną. Wydatki na ten cel byłyby minimalne zwłaszcza, iż zachodzi ze wszechmiar uzasadnione przypuszczenie, że preliminowane w latach poprzednich kredyty na ten cel nie zostały wyczerpane.

Rozdział IV B, § 2 — paliwo dla parowozów.

Norma rozchodu paliwa na 1.000 bruttotonno klm. zmniejszona została z 67,7 klg. na 63.655 klg. węgla dąbrowskiego. Równocześnie z tem zmniejszeniem normy utrzymano dotychczasową wysokość premji węglowej, chociaż przy zmniejszeniu normy premja ta winna była być zwiększona. W ogólności gospodarka premjowa jest najzupełniej dowolna. Premje przeznaczone są w pierwszym rzędzie nie dla tych, którzy pracą swoją przyczyniają się do oszczędności w rozchodzie paliwa, lecz dla dyrektorów, naczelników odziałów i tym podobnych wyższych funkcjonarjuszów, których wpływ na zaistnienie oszczędności jest minimalny. Mimo to ci właśnie panowie pobierają największe sumy tytułem premji i pobierają tę premję stale i niezależnie od tego, iż maszyniści najczęściej premji zarobionej w jednym miesiącu otrzymać nie mogą, gdyż w poprzednich miesiącach zrobili t. zw. przepał, za który zmuszeni są płacić. Koniecznością jest uzdrowienie gospodarki premjowej w tym sensie, aby z kredytów premjowych korzystali wyłącznie ci tylko, którzy oszczędzają węgiel, a więc maszyniści.

Rozdział IV B, § 1a, poz. 5 — kilometrowe.

Kredyt na godzinowo-kilometrowe podwyższony został o około 10 prc., co odpowiada przyznanym ostatnio podwyżkom tego dodatku. Ministerstwo Komunikacji uzasadniało ostatnią podwyżkę godzinowego i kilometrowego zwyżką uposażenia zasadniczego o 10 prc. począwszy od stycznia 1927 r. względnie od listopada 1926 r. Tymczasem uposażenie zasadnicze wzrosło o dalszych 15 prc. i nie ulega wątpliwości, że ta zasadnicza zwyżka utrzyma się na stałe. Liczyć się należy zatem z koniecznością dalszego podwyższenia godzinowego i kilometrowego o owe 15 prc. (co jest podwyżką oczywiście minimalną bez uwzględnienia dalszego wzrostu drożyzny, która tymczasem stale postępuje naprzód), a zatem z koniecznością wstawienia w § 1a poz. 5 sumy około 4.500.000 zł.

Rozdział IV B, § 3 — smary dla parowozów.

Norma smarów wszystkich gatunków jest stanowczo za niska, zwłaszcza, iż gatunek smarów naogół jest bardzo zły. Przez pewien czas używano smarów cylindrowych pochodzenia krajowego wyrobu Polminu. Smary te jednak nie wytrzymały próby życiowej, musiały być zastąpione smarami pochodzenia zagranicznego. Są to obecnie jedyne dobre smary. Natomiast smary do innych celów pochodzenia krajowego są wodniste i marnego gatunku, tak, że normy ustalane przez poszczególne Dyrekcje są niewystarczające. Kwestja ta jest tem więcej paląca, iż Dyrekcje Kolei Państwowych pociągają do odpowiedzialności materjalnej za użycie smaru ponad przepisaną normę. Takie postępowanie mija się najzupełniej z celowością, gdyż jest rzeczą nieprowdopodobną, aby maszynista zużywał więcej smaru, aniżeli to jest niezbędne. Powodem t. zw. przesmarów jest wyłącznie zbyt nisko określona norma, zły stan parowozów oraz zły gatunek smaru. Ministerstwo zezwalając na nakładanie odszkodowania za przesmary pozwala ściągać stosowne sumy z premji za oszczędność węglową, i w ten dowcipny sposób pokrywa wydatki na smary z wynagrodzenia maszynistów. Rewizję norm smarów uważamy za konieczną.

Rozdział VI — § 3, zabezpieczenie ruchu pociągów.

Ministerstwo Komunikacji proponuje rok— rocznie tak w wydatkach zwyczajnych jak w wydatkach nadzwyczajnych, poważne sumy

na zebezpieczenie ruchu pociągów. Dość mało jednak zwraca się uwagi na okoliczność, iż podstawą bezpieczeństwa ruchu jest jasna, zrozumiała i prosta w swej konstrukcji sygnalizacja. Stosunki w tej dziedzinie w kolejnictwie polskiem są wręcz fatalne. Ministerstwo wydało w r. 1925 jednolite przepisy sygnalizacyjne. Przepisy te jednak nie zostały dotąd w życie wprowadzone, tak, że w praktyce obowiązują fragmenty nowych przepisów sygnalizacyjnych obok starych przepisów dzielnicowych. Nietylko, że w każej Dyrekcji są inne przepisy sygnalizacyjne, lecz nawet w jednej i tej samej Dyrekcji obok sygnalizacji nowej jest sygnalizacja stara, tak, że na każdym prawie odcinku obowiązują inne sygnały. Ponieważ maszyniści niejednokrotnie zmuszeni są przejeżdżać przez teren dwóch a nawet trzech Dyrekcyj, przeto muszą znać kilka systemów sygnalizacyjnych. O pomyłkę w takich wypadkach oczywiście bardzo łatwo, a cierpi na tem bezpieczeństwo ruchu. Równocześnie administrację kolejową ogarnął szał pouczeń. W macierzystej parowozowni maszynista pociągany jest kilkakrotnie w miesiącu na pouczania, gdzie opowiadają mu o sygnałach, których w praktyce nigdy nie widzi, wytwarzają w ten sposób w jego umyśle chaos i zamęt. Obok pouczań z przepisów ruchu i sygnalizacji równocześnie prowadzone są pouczania z zakresu ratownictwa, pożarnictwa, wojny gazowej i t. p. Wszystko to odbywa się w jednym i tym samym czasie, tak, że maszynista każdą niemal chwilę wolną od zajęć spędza na pouczaniach. Wszyscy pouczający pociągają go do egzaminów okresowych, sprawdzających, rocznych, półrocznych, niezależnie od tego, iż każdy wizytator, komisarz i przełożony ma również prawo w każdej chwili wypytywać maszynistę o znajomość przepisów. Wobec kompletnego chaosu w dziedzinie przepisów ruchu i sygnalizacji, wszystkie te pouczenia i egzaminy nie mają absolutnie żadnego sensu, przyczyniają się do dezorjentacji maszynistów i nabierają w ten sposób charakteru szykany. Należy bezwarunkowo zaprzestać pouczeń i egzaminów z dziedziny przepisów ruchu i sygnalizacji tak długo, dopóki przepisy te nie zostaną ujednostajnione i ustalone.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo i o odpowiedzialność maszynisty za wypadki kolejowe, podkreślić należy kilka niezmiernie charakterystycznych momentów.

I tak, wbrew zasadzie ne bis in eadem re maszynista odpowiedzialny jest za wypadek kolejowy podwójnie, raz dyscyplinarnie, drugi raz sądowo i tak, że jedna odpowiedzialność niezależna jest od drugiej. Sądy coprawda najczęściej uwalniają maszynistę od winy i kary, natomiast Komisje Dyscyplinarne zwłaszcza na terenie b. zaboru rosyjskiego karzą maszynistę surowo za najdrobniejsze nawet uchybienie przepisom. Najcharakterystyczniejszem jest jednak to, iż stan faktyczny przyjęty za podstawę wyroku jest inny w sądzie a inny w Komisji Dyscyplinarnej. Władze dyscyplinarne odmawiają wznowienia postępowania w wypadku gdy po zapadłym skazującym wyroku dyscyplinarnym pracownik uzyska za ten sam wypadek uwalniający wyrok sądowy. Ten dualizm nie przyczynia się bynajmniej do wzmocnienia powagi prawa i winien być natychmiast usunięty.

Wiele wątpliwości budzi również zbyt pochopny udział policji we wszystkich sprawach, które dotyczą wypadków kolejowych. Wystarczy, aby gdziekolwiek wagon wyskoczył z szyn, co oczywiście jest rzeczą normalną i przytrafiającą się codziennie, aby natychmiast zjawili się przedstawiciele polisji, spisali protokół i trudzili potem sądy polskie rozpatrywaniem sprawy, która się do sądu najzupełniej nie nadaje i kończy się oczywiście zawsze uniewinnieniem oskarżonego.

Zbytnią gorliwość okazują również niektóre urzędy prokuratorskie, a nawet niektóre sądy. Mimo, że sprawy o wypadki posiadają charakter bardzo specjalny a wina oskarżonego ustalona być może dopiero na rozprawie głównej po wszechstronnym zbadaniu okoliczności i zasięgnięciu opinji rzeczoznawców, mimo, iż odpowiedzialność grożąca pracownikom kolejowym jest stosunkowo mała, mimo wreszcie, iż chodzi tu zawsze o pracownika państwowego, etatowego, posiadającego prawa emerytalne i t. d., niektórzy prokuratorzy stosują w czasie dochodzeń przygotowawczych, a także w czasie śledztwa wstępnego, bezwzględny areszt do maszynistów. Ministerstwo Komunikacji winno w interesie swoich pracowników uzgodnić te sprawy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych oraz z Ministerstwem Sprawiedliwości.

Rozdział VII — służba sanitarna.

Zwraca uwagę katastrofalny pod względem sanitarnym stan t. zw. sal wypoczynkowych, w których personel ruchu ma wypoczywać przed i po pracy. W wielu miejscach sale wypoczynkowe pełne są robactwa, pościel jest podarta i nieodpowiednich rozmiarów, oraz niezmiernie brudna. Budynki w których sale te są umieszczone nie nadają się do tego celu. Wypoczywającym przeszkadzają na dworcach manewrujące pociągi, sale nie posiadają odpowiednich urządzeń higjenicznych it. p. Konieczne jest uwzględnienie tych okoliczności w preliminarzu.

Dział IV — Rozchody Nadzwyczajne. § 2 — budowa nowych kolei.

Ostatnio zbudowane nowe koleje posiadają z punktu widzenia służby parowozowej tę olbrzymią wadę, iż budowane są na piasku. W czasie biegu pociągu piasek ten podrywa się, przedostaje do mechanizmu parowozu, zanieczyszcza go i powoduje poważne szkody. Taki stan rzeczy istnieje na linji Kutno—Strzałków, Kalety—Podzamcze i t. d. Należałoby koleje budować na tłuczniu.

Rozdział II — Inwestycje na kolejach istniejących.

W bardzo wielu miejscowościach które są krańcowemi punktami biegu poszczególnych pociągów, niema przyrządów do obracania parowozów, wskutek tego na wielu przestrzeniach maszyniści połowę drogi muszą odbywać jadąc tendrem parowozu naprzód. Taki stan rzeczy jest bardzo niebezpieczny dla zdrowia, a nawet i życia personelu parowozowego, gdyż powoduje zaziębienia, choroby oczu, reumatyzmy i t. p. Niemniej i bezpieczeństwo ruchu jest poważnie zagrożone, gdyż taki sposób jazdy zwłaszcza przy deszczu lub wietrze uniemożliwia należyte obserwowanie przestrzeni. Należałoby przeznaczony na ten cel kredyt w § 6 rozdziału 2 odpowiednio zwiększyć.

Rozdział III. — Zakup taboru normalnotorowego.

Koleje Państwowe Polskie posługują się bardzo różnorodnemi typami parowozów. Wypadałoby zwrócić uwagę na normalizację parowozów, co przyczyniłoby się tak do oszczędności w naprawie, jak też i do sprawności obsługi.

Ogólne uwagi w sprawie inwestycyj.

Uważamy za okoliczność wręcz skandaliczną, iż instytucja, która na jawne i ukryte inwestycje wydaje zgórą 300.000.000 zł. i która potrzebne na to fundusze czerpie przeważnie z oszczędności czynionych na głodowych płacach pracowniczych znalazła zaledwie pięć miljonów na cele budownictwa mieszkaniowego dla swoich pracowników. Dzieje się to w czasach, kiedy na olbrzymiej przestrzeni kraju kolejarze mieszkają w wagonach, duszą się w ciasnych izbach, w warunkach higjenicznych okropnych, bądź też wydają połowę swoich poborów na wynajem jakiego takiego mieszkania. Fakt mówi zresztą sam za siebie i nie wymaga komentarzy.

PROJEKT REZOLUCJI DO BUDŻETU MINISTERSTWA KOMUNIKACJI NA R. 1928/9.

Do punktów 1, 2, 3, 4 i 6.

Sejm wzywa Rząd do natychmiastowego przedłożenia sobie projektów ustaw:

1) o organizacji Przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe,

2) o prawach i obowiązkach pracowników kolejowych,

3) o przepisach dyscyplinarnych dla tychże pracowników,

4) o zaopatrzeniu emerytalnem dla etatowych pracowników kolejowych,

5) o funduszu leczniczym kolejowym.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby do czasu ustawowego uporządkowania stosunków służbowych pracowników kolejowych zaniechał stosowania przepisów nie mających mocy obowiązującej, stosował natomiast wobec pracowników kolejowych przepisy obwiązującego prawa w szczególności zaś: w stosunku do pracowników byłego Królestwa Polskiego przepisy zawarte w reskrypcie Rady Regencyjnej z dnia 11.6.1918 r.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby w myśl postanowień art. 38 reskryptu Rady Regencyjnej z dnia 11.6.1918 r. Dziennik Praw Królestwa Polskiego Nr. 6 poz. 13 z r. 1918 dopuścił natychmiast adwokatów jako obrońców w Komisjach Dyscyplinarnych w b. zaborze rosyjskim w obu instancjach.

Do punktu 5.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji do rewizji wszystkich zarządzeń i orzeczeń w sprawach pragmatycznych i emerytalnych, w których naruszono prawa pracowników przez błędne stosowanie przepisów ustawowych, a które nie mogą być dochodzone w normalnej drodze prawa z powodu upływu terminu, lub innych uchybień formalnych.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby polecił udzielić natychmiast odpowiedzi na wszystkie podania, prośby, rekursy, wniesione przez obecnych, lub byłych pracowników kolejowych i aby na przyszłość zabronił podległemu sobie personelowi pozostawić takie prośby, podania i rekursy bez odpowiedzi.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby polecił podległym sobie organom stosować ściśle postanowienia ustawy emerytalnej z dnia 11 grudnia 1923 r., w szczególności zaś, aby polecił przestrzeganie przepisów art. 32 tejże ustawy.

Do punktu 8.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby w granicach preliminowanych na ten cel kredytów (rozdział IV B § 1a poz. 3 Dział Przedsiębiorstw Ministerstwo Komunikacji) przyznał drużynom parowozowym t. j. maszynistom, pomocnikom maszynistów i palaczom parowozowym prawo do poboru na warunkach ulgowych (Art. 23 ust. 2 Dz. Ustaw z dnia 9 października 1923 o uposażeniu prac. państw. i wojska) pełnego umundurowania, t. j. oprócz tych sort, do których mają prawo poboru z mocy rozporządzenia z dnia 15 września 1924 r. I/5435/2/24 względnie z przepisów wykonawczych i uzupełniających do tego rozporządzenia — ponadto bluzy, spodni i płaszcza mundurowego.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby polecił przestrzegać w wykonawczej służbie ruchu przepisów o czasie pracy, w szczególności zaś, aby w dziedzinach służby pełnionej turnusowo, czas pracy w wymiarze miesięcznym nie przekraczał 200, względnie 204 godzin tudzież, aby do czasu pracy zaliczano bez wyjątku cały czas, w którym pracownik znajduje się do dyspozycji swoich przełożonych i nie może oddać się wypoczynkowi.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby polecił przenieść w stan spoczynku wszystkich pracowników, którzy wykazać się mogą pełną wysługą emerytalną.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby zabronił poszczególnym Dyrekcjom Kolei Państwowych systematycznego nieobsadzania preliminowanych w budżecie stanowisk etatowych, tudzież aby t. zw. interkalaria budżetowe nie przekraczały ilości normalnej, t. j. dwóch do czterech procent w każdej grupie preliminowanych etatów.

Sejm wzywa Rząd, aby w służbie parowozowej na stanowiskach maszynistów parowozowych nie zatrudniał personelu niefachowego, nie mogącego się wykazać odpowiedniem wyszkoleniem rzemieślniczem.

Do punktu 13.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby polecił opracować i wprowadził w życie natychmiast jednolite przepisy ruchu we wszystkich Dyrekcjach Kolei Państwowych, tudzież aby przyśpieszył pracę nad wprowadzeniem jednolitych przepisów sygnalizacyjnych.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby polecił uporządkować i zracjonalizować system perjodycznych pouczeń i egzaminów dla wykonawczej służby ruchu, w szczególności zaś aby równocześnie nie odbywały się pouczenia z kilku dziedzin, aby przepisy ruchu i sygnalizacyjne były przedmiotem pouczeń dopiero po ich ujednostajnieniu, tudzież, aby zaniechano poddawania personelu ustawicznym egzaminom sprawdzającym.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby w wypadku zbiegu odpowiedzialności karnosądowej i dyscyplinarnej za wypadki kolejowe polecił wstrzymywać bieg postępowania dyscyplinarnego aż do chwili zapadnięcia prawomocnego wyroku sądowego, tudzież aby w takich wypadkach Komisje Dyscyplinarne związane były ustaleniem stanu faktycznego, zawartem w wyroku sądowym.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby w porozumieniu z p. Ministrem Spraw Wewnętrznych i Sprawiedliwości zapewnił sobie wpływ na tok postępowania śledczego o wypadki kolejowe, w szczególności zaś, aby aresztowanie pracowników kolejowych podejrzanych o spowodowanie wypadków kolejowych przez władze policyjne tudzież pociąganie tych pracowników do odpowiedzialności sądowej w takich wypadkach następowało dopiero po zasięgnięciu fachowej opinji władz kolejowych.

Do punktu 16.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby zwrócił uwagę na stan sanitarny t. zw. sal wypoczynkowych dla personelu wykonawczej służby ruchu, tudzież aby w ramach preliminowanych kredytów zarządził zaopatrzenie tychże sal w czysty i zdatny do użytku inwentarz.

Do punktu 18.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby w ramach istniejących kredytów polecił urządzić na wszystkich stacjach, które są punktami zwrotnymi dla biegu parowozów tarcze, względnie trójkąty obrotowe.

Do punktu 19.

Sejm wzywa p. Ministra Komunikacji, aby polecił rozpocząć, względnie przyśpieszyć pracę nad normalizacją typów parowozów i aby preliminowane w budżecie na rok 1928/29 do zakupna parowozy dostosowane były do planu normalizacyjnego.

W SPRAWIE SKREŚLENIA PRZEZ KOMISJĘ W PIERWSZEM CZYTANIU SUMY 2.500.000 Zł. Z POZYCJI „PALIWO DLA PAROWOZÓW".

Do

Prezydjum Z. P. P. S.

w/m.

Prasa codzienna doniosła, iż Komisja Budżetowa Sejmu uchwaliła na posiedzeniu w dn. 27 kwietnia r. b., na wniosek posła Chądzyńskiego, skreślić w budżecie Ministerstwa Komunikacji w rozdziale 4b § 2 sumę preliminowaną na paliwo dla parowozów i wstawić w to miejsce sumę zmniejszoną o dwa i pół miljona złotych.

Nie posiadamy dokładnych wiadomości, jak poseł Chądzyński motywował swój wniosek i na czem opierał swoje obliczenie. Nie wykluczamy również możliwości, iż wniosek posła Chądzyńskiego jest merytorycznie słuszny. Pozwalamy sobie jednak zwrócić uwagę, na pewne niekorzystne skutki, które mogą z przyjęcia tego wniosku wyniknąć tak dla służby parowozowej, jak też i dla innych rodzajów służby w kolejnictwie.

Suma potrzebna na paliwo dla parowozów obliczona jest na podstawie przewidywanych przebiegów oraz przyjętej normy rozchodu węgla na tysiąc brutto-tonno-kilometrów. Owa norma razchodu węgla jest oczywiście normą przeciętną, wypośrodkowaną z szeregu danych, gdyż, jak wiadomo powszechnie, norma rozchodu węgla zmienia się w zależności od pory roku, od profilu drogi, a wreszcie od rodzaju parowozów. Zważywszy, iż w kolejnictwie polskiem mamy nieprawdopodobną wprost ilość rozmaitych typów parowozów, że profile szlaków kolejowych różnią się od siebie bardzo, wreszcie, iż stan parowozów, który również na normę wpływa, jest bardzo rozmaity — pozwalamy sobie wyrazić poważną wątpliwość, czy przyjęta za podstawę preliminarza norma może być inna, jak tylko szacunkowa, oraz czy nawet samo Ministerstwo Komunikacji umie w chwili obecnej powiedzieć o tej normie coś bezwzględnie ścisłego i pewnego. Tem mniej powiedzieć o tem może ktoś, kto nie ma dostępu do ostatnich sprawozdań i wyliczeń ministerjalnych, choćby ten ktoś był nawet w swoim czasie ministrem kolei.

Wydaje się nam zatem, iż wniosek o skreślenie dwóch i pół miljona złotych z pozycji paliwa dla parowozów, nie ma dostatecznego uzasadnienia. Dla służby parowozowej jest on jednak o tyle niebezpiecznym, iż Ministerstwo może, powołując się na uchwałę Komisji wskutek obcięcia kredytów zmniejszyć normę rozchodu węgla. Skoro równocześnie fundusz premjowy pozostaje w dotychczasowej wysokości, przeto zachodzi poważna obawa, iż takie postanowienie Komisji odbije się niekorzystnie na zarobkach maszynistów. Wiadomo bowiem, iż maszyniści są premjowani za oszczędne zużycie paliwa i naodwrót pociągani do odpowiedzialności materjalnej za zużycie paliwa ponad przepisaną normę. Z tej t. zw. premji węglowej korzystają także i inni pracownicy kolejowi, których interes byłby z tego powodu również zagrożony.

Oszczędność powstała przez skreślenie tej pozycji jest w proporcji do budżetu kolejowego minimalna, może natomiast, jak to wykazaliśmy wyżej, wyrządzić krzywdę drużynom parowozowym.

Ponieważ wiadomo nam, iż posłowie Z. P. P. S. głosowali za omawianym wnioskiem, przeto prosimy uprzejmie o rozważenie przytoczonych powyżej argumentów i o wydanie polecenia, aby przy trzeciem czytaniu budżetu Komisji oraz na Plenum Sejmu Posłowie Z. P. P. S. głosowali przeciwko wnioskowi posła Chądzyńskiego.

Wyrażamy przekonanie, iż prośba niniejsza zostanie przez Szanowne Prezydjum przychylnie załatwiona.

Sekretarz Zw.: Prezes Zw.:

(—) SIADAK. (—) BORKOWSKI.

Z OSTATNIEJ CHWILI.

Dowiadujemy się w ostatnie chwili, iż Komisja budżetowa Sejmu przy sposobności 3-ciego czytania budżetu M. K. odrzuciła prawie wszystkie wnioski referenta, zmierzające do poprawy bytu i polepszenia warunków pracy kolejarzy. Dokładne sprawozdanie z przebiegu głosowania tudzież z konsekwencyj, które z tego wynikają, podamy w następnym numerze „Maszynisty".

SPRAWY SŁUŻBOWE

W SPRAWIE LISTY STARSZEŃSTWA W DYREKCJACH WILNO I STANISŁAWÓW.

Na wielokrotne nasze wystąpienia w sprawie list starszeństwa w Wileńskiej i Stanisławowskiej Dyrekcji K. P., otrzymaliśmy ostatnio następującą odpowiedź M. K. (Nr. I/26760/2/27 z dnia 12 maja 1928 r.):

Do
Zarządu Głównego Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce
Warszawa
Chmielna 9 m. 9

„Ministerstwo Komunikacji poleciło Dyrekcji Wileńskiej, aby przy układaniu list starszeństwa pracowników służby parowozowej postępowała zgodnie z obowiązującemi przepisami.

Co się tyczy pracowników, którzy wrócili do Polski już po ukonstytuowaniu się Państwa Polskiego, Ministerstwo Komunikacji zezwoliło na zaliczenie do ciągłego czasu służby, który jest miarodajny przy ustalaniu starszeństwa służbowego, czasu udowodnionej służby kolejowej, spędzonego po tym terminie w państwie obcem aż do dnia przyjęcia ich do służby po powrocie do Polski względnie na teren, wchodzący w skład Państwa Polskiego.

Czasokresu, w którym pracownik zwolniony ze służby kolejowej w państwie obcem do dnia wstąpienia na służbę na P.K.P. nie pełnił wogóle służby kolejowej, nie należy zaliczać do ciągłego czasu służby przy ustalaniu starszeństwa służbowego.

W sprawie rzekomego niewłaściwego postępowania Dyrekcji Stanisławowskiej przy mianowaniach pracowników służby parowozowej, Ministerstwo Komunikacji oznajmia, że rozp. M. K. z dnia 15.IX 27 r. Nr. I/17619/2/27 wyjaśniono Dyrekcjom, iż mianowania pomocnika maszynisty I kl. na stanowisko maszynisty II kl. nie należy uważać za mianowanie na stanowisko **następne** awansowe w rozumieniu rozp. M. K. z dn. 21.I.25 Nr. 405/2/25, wobec czego na stanowiska te mogą być również mianowani pomocnicy maszynistów I kl., którzy posiadają tylko kwalifikacje dostateczne. Natomiast Ministerstwo Komunikacji nie uznało za możliwe zmienić swego stanowiska co do mianowań maszynistów II kl. na stanowiska maszynistów I kl., przy których to mianowaniach musi być nadal wymagana kwalifikacja dobra.

W sprawie odliczenia przez Dyrekcję Stanisławowską przerwy służby, spowodowanej walkami w r. 1919 na terenie Małopolski Wschodniej, wyjaśnia się, że Dyrekcja Stanisławowska zaliczyła odnośnym pracownikom przy ustalaniu daty wstąpienia do służby kolejowej i zestawianiu list starszeństwa do ciągłego czasu służby także służbę kolejową, pełnioną przez nich w czasie zajęcia Małopolski Wschodniej, b. ukraińskiemu zarządowi kolejowemu.

Czasokresu, w którym wspomniani wyżej pracownicy od dnia objęcia kolei przez Zarząd P.K.P. do dnia objęcia służby po dokonanej rehabilitacji, nie pełnili wogóle służby kolejowej, nie można zaliczyć im do czasu służby kolejowej".

Dyrektor Departamentu:
(—) Gałecki.

Znaczenie tego zarządzenia omówimy szczegółowo w następnym numerze „Maszynisty".

W SPRAWIE BADAŃ PSYCHOTECHNICZNYCH.

W Dyrekcji K. P. w Warszawie utworzoną została ostatnio pracownia dla badań psychotechnicznych. Do tych badań administracja zaczęła masowo pociągać personel wykonawczej służby ruchu, zwłaszcza zaś maszynistów.

Związek nasz wcześnie zwrócił uwagę na tę sprawę. W Nr. 1-ym „Maszynisty" z roku bieżącego zamieszczony został artykuł p. t. „Co z tego wyniknie", w którym daliśmy wyraz licznym wątpliwościom, które nasunęły się nam w związku z tą sprawą z punktu widzenia naszych interesów zawodowych. Ponadto obejrzeliśmy naocznie nową pracownię i zbadaliśmy metody jej pracy. Wreszcie, celem ostatecznego usunięcia wątpliwości, zwróciliśmy się do M. K. z prośbą o jasne i wyraźne określenie na piśmie celu, dla którego zarządzone zostały badania psychotechniczne personelu parowozowego.

Na nasze wystąpienie otrzymaliśmy ostatnio odpowiedź następującą: (Nr. VI/6724/20/28 z dnia 14 maja 1928 r.).

Do
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

„Na skutek pisma z dnia 23.IV. Nr. 1799/28/Pp. Ministerstwo zawiadamia, że badania psychotechniczne maszynistów parowozowych mają na celu li tylko zebranie materjału doświadczalnego dla określenia cech, jakim powinni odpowiadać w przyszłości kandydaci na stanowisko maszynistów i pomocników z prawem kierowania parowozem. Wyniki badań nie będą miały żadnego wpływu na przebieg służby badanych, ani w chwili obecnej, ani też w przyszłości.

Dotyczy to również maszynistów i pomocników, którzy będą badani na skutek wypadków kolejowych".

Wobec tego urzędowego i niedwuznacznego zapewnienia, Związek nie widzi powodu do protestu przeciwko pociąganiu maszynistów do badań psychotechnicznych.

W SPRAWIE ULG PRZEJAZDOWYCH.

dla pracowników kolejowych oraz ich rodzin.

W Dzienniku urzędowym M. K. Nr. 5 poz. 42. Nr. Pr. 2523/28 ukazało się następujące wyjaśnienie M. K. dotyczące ulg przejazdowych dla pracowników kolejowych oraz ich rodzin:

„Wobec licznych zapytań poszczególnych Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie korzystania przez pracowników oraz ich rodzin z poszczególnych klas pociągów przy przejazdach bezpłatnych względnie ulgowych, — Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

1) Prawo do korzystania z klasy I przysługuje pracownikom posiadającym grupy uposażenia od IV — VI włącznie; z klasy II od VII — IX grupy włącznie, z klasy III — wszystkim pozostałym.

Kandydaci kolejowi pobierający uposażenie procentowe pewnych grup uposażenia korzystają z tej klasy, która w myśl powyższego podziału danej grupie przysługuje.

2) Niezależnie od powyższego podziału Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, iż ci pracownicy, którzy **przed dniem 1 lipca 1926 r.** służyli na P. K. P. i **podówczas** bądź to z tytułu zajmowanego stanowiska, bądź też z tytułu posiadanego stopnia służbowego, korzystali z biletów klasy wyższej, niż ta, która należałaby się im według obecnego podziału, będą bez względu na posiadaną obecnie grupę uposażenia wyjątkowo korzystali wraz z rodzinami z przejazdów w tej wyższej klasie i nadal.

Wyłączeni natomiast z powyższego wyjątkowego przywileju są ci pracownicy, którzy zostali w drodze dyscyplinarnej zdegradowani, lub dobrowolnie wyrazili zgodę na obniżenie grupy uposażenia, oraz ci, którzy mieli przerwę w służbie, niezależnie od tego, czy przy ponownem wstąpieniu do służby otrzymali dawniej posiadaną grupę uposażenia, czy też niższą. Wymienieni korzystać mają z tej klasy, która przysługuje posiadanej przez nich obecnie grupie uposażenia.

3) Emeryci kolejowi wraz z rodzinami oraz wdowy i sieroty po pracownikach kolejowych tak czynnych, jak i emerytowanych, korzystać będą z tej klasy, z której korzystali jako pracownicy w chwili przejścia w stan spoczynku, względnie w chwili śmierci pracownika.

MATERJAŁ RUR WLOTOWYCH I WYLOTOWYCH PRZY PAROWOZACH.

Celem zmniejszenia kosztów naprawy parowozów M. K. zarządziło (15.IV.1928 r. Nr. 5620/21/28 Dz. Urz. Nr. 10 poz. 125) aby rury wylotowe i wlotowe w razie zamiany ich, używane były wyłącznie żelazne (spawane); wobec tego zakup rur miedzianych jest wzbroniony.

UJEDNOSTAJNIENIE PORZĄDKU JAZDY PRZEZ MIEJSCA ZABEZPIECZONE SYGNAŁEM „ZWOLNIĆ BIEG".

W Dzienniku urzędowym M. K. Nr. 10 ukazało się pod Nr. 118 zarządzenie następującej treści:

„Stosownie do p. 18 § 7 ujednostajnionych Przepisów Sygnalizacji na P. K. P. przez miejsca, zabezpieczone sygnałem „zwolnić bieg" należy przejeżdżać z prędkością wskazaną maszynistom na jednej z poprzednich stacyj; o ile zaś maszynista nie został powiadomiony o istnieniu tego sygnału na szlaku, ani o tem z jaką prędkością ma jechać przez miejsca tym sygnałem zabezpieczone, należy przez miejsca te jechać z prędkością nieprzekraczającą 15 klm. na godzinę.

Wobec powyższego Ministerstwo Komunikacji przypomina, że porządek wyżej wskazany powinien być z całą ścisłością przestrzegany we wszystkich Dyrekcjach Kolei Państwowych, a wszystkie inne przepisy sprzeczne z tym porządkiem tracą moc obowiązującą.

Celem zaś sprostowania w poszczególnych przepisach i instrukcjach sprzecznych z powyższym porządkiem przepisów Dyrekcje wydadzą uzupełniające zarządzenia.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dnia 4.V. w DKP Gdańsk w sprawie postulatów okręgu Gdańskiego. Kol. **Borkowski i Zarząd Okręgowy.**

Dnia 5.V. w M. K. w sprawie sygnalizacji w DKP. Lwów, kol.**Komorowski.**

Dnia 8.V. w Sejmie (Z. P. P. S.) w sprawach budżetowych, kol. **Borkowski, Dr. Żuniak.**

Dnia 9.V. w M. K. w sprawie ryczałtu dla dyspozytorów, listy starszeństwa w DKP Wilno, badań psychotechnicznych i urlopów na posiedzenie Zaiz. Głównego, kol. **Komorowski.**

Dnia 10.V. w sprawach postulatów Okręgu wileńskiego, kol. **Borkowski, Siadak, Sommerfeldt i Schabowski.**

Dnia 15.V. w M. K. w sprawie czasu przyjęcia parowozów w D. K. P. Gdańsk, kol. **Borkowski i Komorowski.**

ZEBRANIA I ZJAZDY Z UDZIAŁEM CZŁONKÓW PREZYDJUM.

4.V. Zebranie k. m. **Tczew;** obecny kol. **Borkowski.**

8.V. Zebranie k. m. **Warszawa Główna** obecny kol. **Komorowski.**

15.V. Posiedzenie Zarządu Okręg. Lwów. Obecny kol. **Sommerfeldt.**

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI KOŁA ZBĄSZYŃ
za czas od 11.IV.27 do 28.IV.28.

SPRAWY SŁUŻBOWE.

Zarząd Koła Zbąszyń na początku swej kadencji zajął się przedewszystkiem uregulowaniem stosunków służbowych w miejscowej parowozowni. W pierwszym rzędzie staraniem Zarządu Koła zniesiony został zwyczaj nieregularnych wypłat i umorzono przepały, wprowadzono ważenie oliwy oraz podwyższono normę węglową na przetoku, a ponadto uregulowano pomyślnie sprawę urlopów w Międzychodzie. W dalszym ciągu zdołano zlikwidować nieporozumienia i niedokładności listy starszeństwa, a wielokrotne interwencje u miejscowych władz spowodowały, iż starszeństwo jest obecnie przestrzegane ściśle wg. obowiązujących przepisów. Załatwiono jeszcze cały szereg spraw drobniejszych, a między innemi dużą liczbę spraw poszczególnych kolegów, którzy się zwracali do Koła o pomoc.

Interwencyj w parowozowni odbyło się 19, z tego ze skutkiem pomyślnym załatwiono 15, zaś 4 niepomyślnie. W oddziale mechanicznym interwenjowano 3-krotnie z wynikiem pomyślnym.

SPRAWY ORGANIZACYJNE.

W Kole odbyło się w ciągu roku 10 zebrań ogólnych i 4 posiedzenia Zarządu.

Zarząd Koła wydelegował przedstawiciela na 8 Walny Zjazd w Wilnie oraz na 4 Zjazdy Okręgowe.

Korespondencji związkowej otrzymano 68 list. w czem 30 listów z Centrali 21 z Zarządu Okręgowego oraz 17 różnych. Korespondencji wysłanej z Koła było 133: w czem do Centrali 46 listów, do Zarz. Okręgowego 51, do różnych 36.

Umieszczono w „Maszyniście" z Koła Zbąszyń 3 artykuły.

Gospodarka kasowa prowadzona była w Kole Zbąszyń bardzo oszczędnie i umiejętnie, wykazując jeszcze na dzień 28.IV.28 saldo kredyt w sumie **zł. 252.45.**

ZBĄSZYŃ.

Zebranie Koła. W dniu 28.IV.28 r. odbyło się roczne Walne Zebranie Koła miejscowego Z. Z. M. w Zbąszyniu z następującym porządkiem dziennym:

1) sprawozdanie delegata ze Zjazdu Okręgowego, 2) sprawozdanie Zarządu Koła z rocznej działalności i 3) wybór nowego Zarządu.

Zebraniu przewodniczył kol. **Ryba,** sekretarzował kol. **Borak.**

Wszystkie punkty porządku obrad zostały szczegółowo wyczerpane, a wynik wyborów do Zarządu Koła jest następujący:

Przewodniczący — kol. **Ryba** Kazimierz (powtórnie).

Sekretarz — kol. **Czapczyk** Wojciech.

Skarbnik — kol. **Kondulski** Franciszek (powtórnie).

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: kol. Borak Edmund i kol. **Stojakowski** Franciszek.

PUCK-WEJHEROWO.

Nadzwyczajne zebranie. W dniu 28 marca 1928 r. odbyło się w Pucku Nadzwyczane Walne Zebranie Członków Z. Z. M. w celu utworzenia Koła Puck-Wejherowo.

Na zebraiu powyższem był obecny Przedstawiciel Prezydjum Zw. kol. **Siadak,** który wygłosił obszerny referat, poruszający wszystkie ważniejsze sprawy, dotyczące kolejnictwa i drużyn parowozowych, stanowisko Rządu po przewrocie majowym odnośnie do pracowników kolejowych, a nakoniec oparcie się Związku o partję polityczną i możliwość wypłynięcia stąd korzyści dla drużyn parowozowych.

Przemówienie kol. **Siadaka** wywołało dyskusję w której zabierali głos kol. **Wierzbicki,** Czł. Gł. Kom. Rew., kol. **Szczepanik,** kol. **Ortman,** kol. **Śmigielski** z Kościerzyny, kol. **Strzyżewski,** poczem przystąpiono do ustalenia nazwy, siedziby Koła oraz wyboru zarządu.

W rezultacie dłuższej dyskusji, postanowiono dać nazwę Kołu — Puck-Wejherowo z siedzibą Prezesa w Wejherowie, a Wiceprezesa w Pucku.

Wynik wyborów jest następujący:

Przewodniczący — kol. **Strzyżewski** Ambroży,

Wiceprzewodn. — kol. **Szczepaniak** Antoni,

Sekretarz — kol. **Olszewski** Jan,

Skarbnik — kol. **Ortman** Bolesław,

Komisja Rewizyjna — kol. **Kalinowski** Stanisław, **Skrzynecki** Jan, **Garczyński** Bronisław.

JAROSŁAW.

Zebranie Koła i wybór Zarządu. W dniu 28 kwietnia r. b. odbyło się w Jarosławiu przy udziale Prezesa Okręgu kol. **Kuczkowskiego** Walne Zebranie Koła **Z. Z. M.,** którego głównem zadaniem był wybór nowego Zarządu Koła z powodu ustąpienia przechodzącego w stan spoczynku dotychczasowego Prezesa Koła kol. **Stolarczyka.**

Na zebraniu powyższem ustępujący Przewodniczący Koła kol. **Stolarczyk** wygłosił obszerne sprawozdanie, w którem przedstawił stan Koła w chwili przejęcia go z rąk poprzedniego Zarządu, a następnie rozwój i pracę w czasie ostatniej kadencji.

Po wysłuchaniu przemówień kol. **Stolarczyka** zgromadzeni uchwalili jednogłośnie votum zaufania ustępującemu zarządowi oraz serdeczne podziękowanie dla kol. **Stolarczyka** za owocną pracę dla dobra Związku i życzenia długich lat życia i zdrowia.

Drugi z kolei wygłosił dłuższe przemówienie Prezes Okręgu kol. **Kuczkowski,** zapozna-

jąc zebranych z całokształtem spraw związkowych.

Po dyskusji nad sprawozdaniami, zgromadzeni wybrali nowy Zarząd Koła w następującym składzie:

Przewodniczący — kol. **Lorenowicz** Józef.
Zastępcy: — kol. **Kowalski** Włodzimierz i kol. **Będziński** Franciszek.
Sekretarz — kol. **Mieszczycha** Andrzej.
Skarbnik — kol. **Majlich** Juljan.

JAROSŁAW.

Sprawozdanie ustępującego Przewodniczącego Koła. Ustępujący Przewodniczący Koła Jarosław, kol. **Stolarczyk**, przedłożył Walnemu Zebraniu z dn. 28.IV.28 sprawozdanie ze swej działalności w Kole za czas od **13 sierpnia 1927 r. do 28 kwietnia 1928 r.**

Stan prac za ten okres czasu przedstawia się w Kole Jarosław jak następuje:

Korespondencji związkowej załatwiono 15, ponadto wystosowane zostały do Dyrekcji 3 podania w sprawie turnusów. Co miesiąc wysyłane były raporty mies. do Centrali oraz wykonane zostały 3 wykazy imienne członków Koła.

Zebrań w Kole odbyło się 4 (cztery).

Wyjazdów było ogółem 5 — w czem czterokrotny wyjazd Przewodn. Kol. Stolarczyka na zjazdy okręgowe do Lwowa oraz delegacja 2 kolegów do Dyrekcji K. P. we Lwowie.

Procenty od wkładek z Centrali obracane były całkowicie na opłacenie kosztów administracyjnych Koła (materjałów piśmiennych i znaczków pocztowych i t. p.) oraz na koszty wysyłanych przez Zarząd Koła Delegatów czy to w sprawach związkowych, czy interwencyj służbowych.

ZAGÓRZ.

Zebranie Koła i Wybór Zarządu. — W dniu 30.IV.28 r. odbyło się w Zagórzu Walne zebranie Koła miejscowego.

Przewodniczył kol. **Kawecki** Kazimierz, sekretarzował kol. **Kawecki** Piotr.

Przedmiotem obrad powyższego zebrania były sprawozdania członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej oraz wybór nowego Zarządu Koła.

W rezultacie wyborów pozostawiono dotychczasowy Zarząd Koła w pełnym składzie, a mianowicie:

Przewodniczącym wybrano — kol. **Kaweckiego** Kazimierza,

Sekretarzem — kol. **Kaweckiego** Piotra, skarbnikiem kol. **Hnatyka** Włodzimierza. Na członków Zarządu powołano kol. **Warzechę** Jana i **Znamirowskiego** Franciszka.

Komisję rewizyjną stanowią koledzy: **Kuczkowski** Jan, **Podwapiński** Franciszek, **Treutz** Franciszek.

RZESZÓW.

Zebranie Koła i wybór Zarządu. — W dniu 24 lutego r. b. odbyło się w Rzeszowie Walne zebranie Koła Z. Z. M., na którem dokonano wyboru nowego Zarządu w następującym składzie:

Przewodniczący — kol. **Szajna** Juljan.
Zast. przewodn. — kol. **Jankisz** Michał.
Skarbnik — kol. **Pałac** Jan.
Sekretarz — kol. **Borek.**
Komisja Rewizyjna — kol. **Smorol** Andrzej i **Białobrodec** Bronisław.

W wolnych wnioskach omawiano projekty budowy domu związkowego w Rzeszowie, otwarcia biblioteki i fundacji sztandaru miejscowego Koła.

Kasa główna

Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce wypłaciła w okresie od 1. IV. do 30. IV. 1928 r. tytułem świadczeń następujące sumy:

IMIĘ I NAZWISKO	KOŁO	Obrony prawne		Zapomogi chorobowe		Odprawy emerytalne		RAZEM	
		zł.	gr.	zł.	gr.	zł.	gr.	zł.	gr.
OKRĘG WARSZAWSKI.									
Grabowski Stanisław	Warsz. Główna			62	—			62	—
Bartoszewicz M.	„ „					1000	—	1000	—
Kamiński J.	„ „			60	—			60	—
Liwski H.	„ „			40	—			40	—
Zabicki A.	„ „			4	—			4	—
Bierzyński St.	„ „			92	—			92	—
Gołębiowski J.	Warsz. Wsch.			50	—			50	—
Myśliwiec W.	„ „	35	25					35	25
Jakubowski W.	„ „			64	—			64	—
Rojek W.	„ „	35	25					35	25
Czystaw S.	Piotrków			50	—			50	—
Szadkowski W.	„	23	50					23	50
Lewiński S.	„			88	—			88	—
Zychowski M.	„	400	—					400	—
Grytta W.	Sosnowiec			54	—			54	—
Stęplewski W.	„					1000	—	1000	—
Pieczyński J.	„			116	—			116	—
Modrzejewski A.	„					1000	—	1000	—
Kuczkowski A.	Łódź-Kal.			138	—			138	—
Dopieralski St.	„ „	550	—					550	—
Kozanecki B.	„ „			38	—			38	—
Piaskowski W.	Kutno			28	—			28	—
Wołosiuk Br.	„	250	—					250	—
Hoffman A.	Ostrołęka			44	—			44	—
Mędrzycki A.	„			62	—			62	—
Karpiński J	„	300	—					300	—
Dworczyński S.	Łazy					1000	—	1000	—
OKRĘG STANISŁAWOWSKI									
Wilk K.	Stanisławów			36	—			36	—
Karaban J.	„	450	—					450	—
Glaser L.	„			88	—			88	—
Melnyk S.	„			50	—			50	—
Frankiewicz N.	„			30	—			30	—
Fekete J.	Czortków			124	—			124	—
Kubas Fr.	„			48	—			48	—
Terlecki A.	„			66	—			66	—
Ilnicki B.	Kołomyja			10	—			10	—
OKRĘG LWOWSKI.									
Wałaszkiewicz J.	Lwów			70	—			70	—
Heil F.	„	40	—					40	—
Kaczor J.	Przemyśl			74	—			74	—
Micinowski S.	„			64	—			64	—
Wajnert A.	„			96	—			96	—
Swiejkowski F.	Stryj			92	—			92	—
Gidliński St.	„					1000	—	1000	—
Ossolin O.	Zagórz			36	—			36	—
Znamirowski F.	„			68	—			68	—
Sadkowski J.	Sambor			58	—			58	—
Wituszyński K.	„			170	—			170	—
Nabywaniec J.	Drohobycz	100	—					100	—
Kurek J.	„			26	—			26	—
Łoś A.	„	306	50					306	50
Kogut P.	Rawa-Ruska			50	—			50	—
Kamiński A.	„ „					1000	—	1000	—
Majlich J.	Jarosław	100	—					100	—
OKRĘG KRAKOWSKI									
Kahl B.	Kraków			184	—			184	—
Antos A.	„	115	—					115	—
Klasek A.	Bielsko			136	—			136	—
Sowa M.	Dziedzice			184	—			184	—
Windisz A.	„					1000	—	1000	—
Łożek R.	Oświęcim					1000	—	1000	—
OKRĘG RADOMSKI.									
Styś J.	Chełm			130	—			130	—
Leszczyński m.	„			26	—			26	—
Spinek J.	Kowel			110	—			110	—
Rybczyński B.	„					1000	—	1000	—
Potocki J.	„			34	—			34	—
Rzeczkowski B.	Lublin			132	—			132	—
Szymanowski M.	„					1000	—	1000	—
Łazarczyk S.	„	550	—					550	—
Gołuchowski J.	Strzemieszyce					1000	—	1000	—
Budzowski W.	„					1000	—	1000	—
Musiał P.	„					1000	—	1000	—
Blocher A.	„					1000	—	1000	—
Pawłowski J.	Zdołbunów					1000	—	1000	—

IMIĘ I NAZWISKO	KOŁO	Obrony prawne		Zapomogi chorobowe		Odprawy emerytalne		RAZEM	
		zł.	gr.	zł.	gr.	zł.	gr.	zł.	gr.
OKRĘG WILEŃSKI.									
Sandziuk St.	Baranowicze	35	25					35	25
Kananowicz A.	„			62	—			62	
Koziński J.	„	70	50					70	50
Fiedorowicz F.	Wołkowysk			106	—			106	—
Budźko I.	Wilno					1000	—	1000	—
Andruszkiewicz St.	Brześć n. Bugiem			88	—			88	—
Buczyński H.	„			98	—			98	—
Gołębiowski J.	Białystok					1000	—	1000	—
OKRĘG POZNAŃSKI.									
Popławski W.	Inowrocław			60	—			60	—
Chełminiak A.	„					1000	—	1000	—
Król I.	Poznań			102	—			102	—
Górski J.	„					1000	—	1000	—
OKRĘG POMORSKI.									
Krause A.	Tczew			112	—			112	—
Mejer A.	„			28	—			28	—
Siarkowski R.	Chojnice			60	—			60	—
Bystrzanowski B.	Grudziądz			118	—			118	—
Guzenda St.	„					350	—	350	—
Cieciuch W.	Kościerzyna			62	—			62	—
OKRĘG KATOWICKI.									
Wolny J.	Katowice			72	—			72	—
Ramfeld P.	Tarnowskie-Góry			110	—			110	—
Nowak M.	„	200	—					200	—
Lepich J.	Rybnik			112	—			112	—
Stobik J.	Szopienice			62	—			62	—
Kuś P.	Ligota			166	—			166	—
		3.561	25	4.600	—	19.350	—	27.511	25

WOŁKOWYSK.

Sprawozdanie Zarządu Koła za czas od 12.II.1927 r. do 12.III.1928 r.

Zarząd Koła Wołkowysk nadesłał Prezydjum Związku bardzo obszerne sprawozdanie ze swej rocznej działalności, lecz ze względu na szczupłe ramy naszego czasopisma, podajemy poniżej streszczenie tegoż sprawozdania.

Główną częścią sprawozdania są **sprawy służbowe** i interwencje dotyczące tak ogółu maszynistów parowozowni Wołkowysk, jak też i poszczególnych członków Koła.

Wystąpień i interwencyj Zarządu Koła w sprawach ogólnych u p. Naczelnika parowozowni, względnie u p. Prezesa Dyrekcji było w ciągu roku 42, zaś w sprawach poszczególnych Kolegów 23. Ogółem załatwiono w Kole spraw 65, z czego z wynikiem dodatnim — 32, w toku — 21, odmownie — 12.

Niemniej poważną część sprawozdania zajmują **sprawy kulturalno-oświatowe** Koła.

W ciągu ostatnich dwóch lat stan organizacyjny Koła podniósł się bardzo widocznie, a przyczyniły się do tego następujące czynniki:

Przedewszystkiem Zarząd Koła postarał się o doprowadzenie lokalu Koła do jaknajlepszego wyglądu estetycznego, jak i wprowadzenia urządzeń odpowiadających przeznaczeniu lokalu. Dokupiono więc stoły, krzesła, ozdobiono ściany portretami, a następnie zainstalowano doskonale skonstruowany aparat radiowy oraz zakupiono kilka gier towarzyskich (warcaby, domino it. p.) i zaprenumerowano pisma. Lokal Koła stał się łącznikiem dla członków związku, którzy obecnie spędzają tam każdą wolną chwilę czasu, przyprowadzając również swoje rodziny. Przeciętnie każdego dnia bywa w lokalu Koła 15 — 20 osób.

Ponadto Zarząd Koła zorganizował w karnawale r. b. bal maszynistów z udziałem miejscowych władz kolejowych, który wypadł bardzo pomyślnie przynosząc pełne zadowolenie tak organizatorom jego, jak i wszystkim uczestnikom.

Nagół w czasie ostatnich dwóch lat pracy organizacyjnej dają się zauważyć wielkie zmiany w Kole: ustały waśnie, nienawiść wśród kolegów z powodu listy starszeństwa, umysły zostały zwrócone w innym kierunku, wydając pożyteczne owoce, które przynoszą zadowolenie samym członkom i podnoszą znaczenie Związku w opinji publicznej.

OSTROŁĘKA.

Otwarcie Kółka technicznego przy Kole Z.Z.Z. Ostrołęka i odczyt p. inż. Kruszewskiego.

W dniu 22.V.28 odbyło się w Ostrołęce, w sali teatru kolejowego „Ognisko" inauguracyjne posiedzenie Kółka technicznego przy Kole Z. Z. M.

Zebranie odbyło się w obecności Przedstawiciela Prezydjum Zw. Kol. Wicepr. **Komorowskiego,** przedstawicieli miejscowej administracji w osobach Naczelnika parowozowni **p. Kurdwanowskiego,** pom. nacz. parowoz. p. **Wiśniewskiego** i przedstawicieli innych wydziałów.

O godz. 15-ej zagaił obrady kol. **Dąbrowski,** przewodniczący Koła, powitaniem p. inż. **Kruszewskiego** i wszystkich zgromadzonych, poczem zawiadomił o zorganizowaniu staraniem Koła Z. Z.M. Ostrołęka Kółka technicznego i o rozpoczęciu pracy na tem polu.

Następnie p. inż. Kruszewski wygłosił odczyt p. t. „Historja rozwoju parowozu", obrazując barwnie i interesująco stopniowy rozwój i doskonalenie się parowozu od chwili jego powstania. Odczyt ilustrowany był licznemi przezroczami, wyświetlanemi przez wicepr. kol. Komorowskiego.

Po wygłoszeniu odczytu, przez p. inż. Kruszewskiego, zabrał głos kol. Komorowski, życząc pomyślnego rozwoju Kółka oraz dziękując p. inż. Kruszewskiemu za przybycie do Ostrołęki i wygłoszenie odczytu.

Zakończono zebranie okrzykami na cześć Z. Z. M.

ZAMIANY.

Wacław Grajek, pom. masz I kl., zastępca maszynisty parowozowni w **Piotrkowie,** zamieni się z kolegą na równorzędnem stanowisku w parowozowni **Warszawa-Główna.**

Maszynista I kl. Szloch Wojciech z parowozowni **Ostrów Poznański,** zamieni się z kolegą na równorzędnem stanowisku w parowozowni: **Kraków, Tarnów,** lub **Jasło.**

Mieszkanie służbowe zapewnione.

Zgłoszenia uprasza się nadsyłać pod adresem: Szloch Wojciech, parowozownia Ostrów Poznański.

Maszynista II klasy z parowozowni **Łazy** D. K. P. Warszawa, zamieni się z kolegą na równorzędnem stanowisku Dyrekcji Lwowskiej najchętniej w Parowozowni **Lwów, Przemyśl,** lub **Radziwiłłów.** Mieszkanie zapewnione.

Zgłoszenia uprasza się nadsyłać do parowozowni Łazy pod J. M. R.

Pomocnik maszynisty I-ej klasy z prawem kierowania parowozem, Gromulski Wacław, parowozownia **Warszawa-Gdańska,** zamieni się z kolegą na równorzędnem stnowisku w parowozowni **Piotrków.**

Zgłoszenia należy nadsyłać pod adresem: Warszawa, Okopowa Nr. 61.

PODZIĘKOWANIA.

Niniejszem składam za pośrednictwem Redakcji „Maszynisty" najserdeczniejsze podziękowanie kolegom Dyspozytorom, Maszynistom, Pomocnikom i Kandydatom — członkom Z. Z. M. Koła Łazy — za przyjacielskie, serdeczne pożegnanie i wręczenie mi upominku z okazji mego przejścia do emerytury oraz nadmieniam, iż dzień ten pozostanie mi na zawsze w pamięci

(—) **Stanisław Dworczyński**
emerytowany dyspozytor
parowozowni Łazy.

Wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu ostatniej posługi nieodżałowanemu mężowi memu
ś. p. Janowi **Góreckiemu**
a w szczególności kolegom i przyjaciołom oraz p. Naczelnikowi Brzozowskiemu, zaś członkom Koła Poznań i Centrali Z. Z. M. za pomoc materjalną — składam niniejszem serdeczne „Bóg zapłać".

(—) **Marja Górecka**
z dziećmi.

INICJATYWA GODNA POPARCIA.
PRZEDSZKOLE W OSTROŁĘCE.

Istniejące od r. 1918 Towarzystwo Kulturalno - Oświatowe pracowników kolejowych węzła ostrołęckiego na stacji Ostrołęka, jednoczące pracowników bez różnicy przekonań i przynależności związkowej rozwija bardzo bogatą i owocną działalność. Dzięki wytężonej pracy wszystkich swoich członków, zorganizowało teatr, kino, klub, bibljotekę, radjo i orkiestrę na instrumentach dętych. Ostatnio zajęło się sprawą urządzenia przedszkola dla dzieci kolejarzy w wieku od lat 3 do 7-iu.

Instytucja przedszkoli zapewniająca dzieciom nieuczęszczającym do szkół opiekę, godziwą i celową rozrywkę, tudzież podaną w odpowiedniej formie naukę — zasługuje ze wszechmiar na baczną uwagę. Tworzenie przedszkoli jest inicjatywą niewątpliwie bardzo zdrową, zasługującą ze wszechmiar na poparcie i pomoc. Istniejące już przedszkola, o ile są prowadzone przez wykwalifikowane siły i administrowane dobrze, wykazują bardzo piękne rezultaty i pracują ku zupełnemu zadowoleniu rodziców, zapewniając dzieciom poważne korzyści.

To też wysiłki wspomnianego Towarzystwa celem zorganizowania przedszkola w Ostrołęce spotkały się z uznaniem wśród tamtejszych kolejarzy, wśród których niemały procent stanowią nasi członkowie.

Jednakże dotąd udało się zorganizować przedszkole zaledwie dla 16-ciorga dzieci, gdyż Towarzystwo nie dysponuje stosownym lokalem. Postanowiło zatem wybudować własny dom, przeznaczony specjalnie na umieszczenie przedszkola i obliczony na normalne zapotrzebowanie około 80 miejsc.

Potrzebnym na to wydatkom nie mogą kolejarze ostrołęccy sprostać własnymi środkami. Zwracają się zatem za naszem pośrednictwem do ogółu maszynistów kolejowych (tak jak za pośrednictwem innych związków zwrócili się i do innych kolejarzy) z prośbą o poparcie ich inicjatywy skromnymi 50-groszowymi datkami, obiecując służyć wzajemnością w razie zgłoszonej potrzeby ze strony innych miejsc służbowych.

Redakcja „Maszynisty" popiera gorąco tę prośbę, wzywając czytelników, aby nie szczędzili skromnych ofiar na ten piękny i pożyteczny cel.

Koło miejscowe Z. Z. M. w Ostrołęce nadeszle w tym celu do wszystkich ośrodków związkowych stosowne listy składek, oraz informacje co do sposobu odsyłania zebranych sum.

SPROSTOWANIA REDAKCJI.

W Nr. 7 „Masz." str. 51 mylnie wydrukowano skład Zarządu Kółka technicznego w Kutnie: zamiast — „skarbnik i sekretarz kol. Kędziorek", winno być: sekretarz — kol. Kędziorek, skarbnik — kol. Piekutowski.

W Nr. 9 „Masz.", str. 71, w sprawozdaniu z zebrania Koła Stryj wkradła się omyłka w składzie Zarządu Koła. Obecny Zarząd Koła stanowią: Przewodniczący kol. Späth Wiktor, zast. przew. kol. Tomanek Wiktor, sekr. kol. Paduch Edward, skarbnik kol. Kantor Edmund, kom. rew. koledzy: Buder Jan i Kogut.

Wydawca: Zaw. Związek Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.